

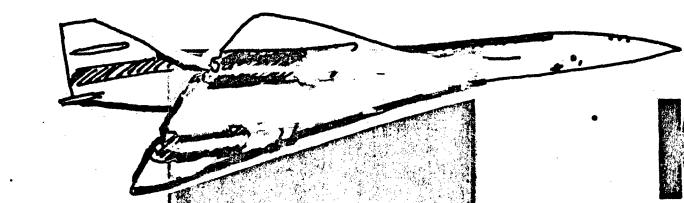
Dr. Lévai Zoltán

1976
6sz

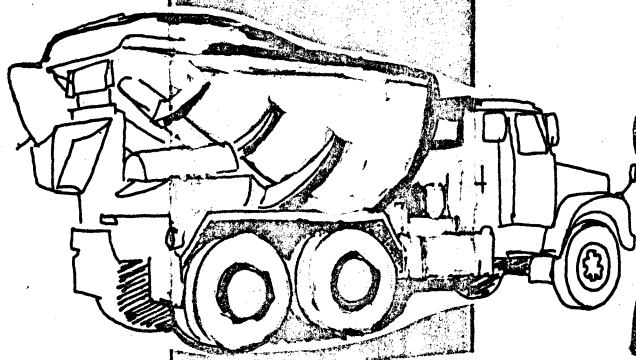
KÖZHÍR



közlekedésmérnöki kari kiesz bizottság hirei III. ÉVFOLYAM. 1. SZÁM

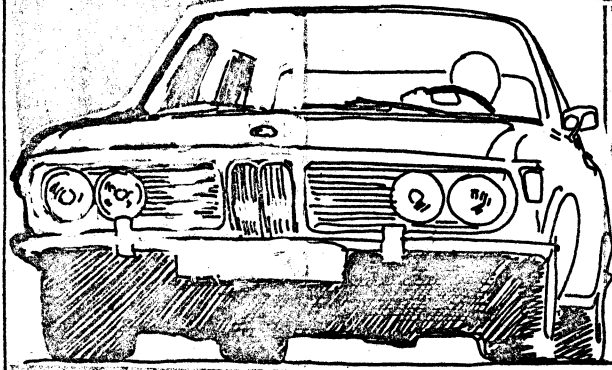


KÖSZÖNTJÜK

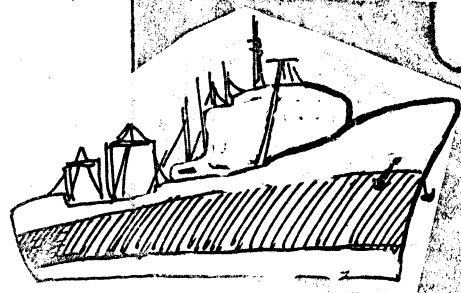


25

ÉVES



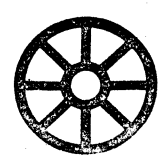
KARUNKAT



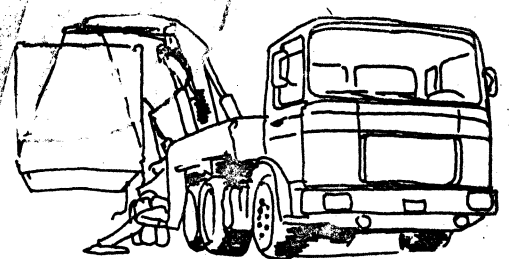
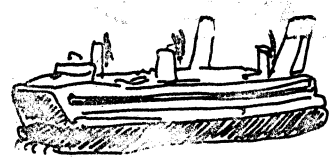
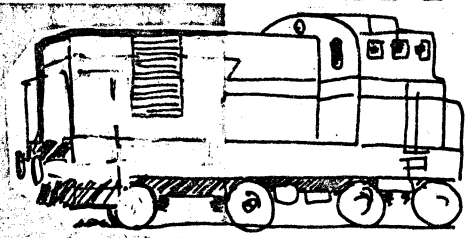
BME

25

KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KARI



KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KARI



EGY KIS TÖRTÉNELEM

A negyvenes évek végére az ország új-jáépítése befejeződött, fokozatosan előtérbe került a gyorsütemű fejlesztés, ezzel kapcsolatban a közlekedés is. Ez vetette fel az önálló közlekedésmérnök képzés megszervezését, amelynek főbb állomásai a következők voltak.

1951 Szeged: Közlekedési Műszaki Egyetem létesült, amely Közép-Európában az első ilyen intézmény. Predetileg széles profilú lett volna, felölelve a közlekedéssel és a közlekedési eszközökkel kapcsolatos mindenféle szakmai ágat. Első lépésként vasútépítési és vasúti üzemeltetési szakra történt felvétel. A Szegeden való felépítés alaposabb megfontolások nélkül történt. Nem volt helyben megfelelő oktatógárda, sem nagyobb közlekedési létesítmény. Az egyetem törekvése, hogy Budapestre kerüljön nem járt sikerrel. Azonban

1952 -ben Szolnokot, a fővároshoz közelebb eső várost jelölték ki új székhelyül. Nagyszabású építkezésekről kezdődött meg a tervezgetés, ami azonban

1953 -ban lekerült a napirendről. Ettől kezdve az egyetem fejlődése megtorpant. Telepítettége nem volt megnyugtató, ezért sikerrel járt az Építőipari Műszaki Egyetem törekvése, és a hallgatóság elét kitevő vasút-építő szakot Budapestre telepítették át. Néhány átmeneti év után, mint az már várható volt

1956 -ban az egyetem Közlekedési (Zemzmérnöki Karra alakult át, és az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem egyik kara lett. Ugyanekkor beindult a gazdasági mérnökképzés. A kar átmenetileg a központi épületben kapott helyiségeket, majd a Hadmérnöki Kar megszűnésével megkapta a Kinizsi utcai épület nagy részét. Az akkor ideiglenesnek szánt telepítés kissé hosszúnk bizonyult, és ma sem tudható biztosan, hogy mikor épülnek fel új épületei. Ennek ellenére a Kinizsi utca nyugalmat hozott a kar életébe. Hallgatói létszám fokozatosan nőtt, új tantervet dolgoztak ki, és mindezek után

1963 -ban megindult a szakmérnök-képzés is.

A kar az ipar igényeinek kielégítésére

1964 -ben közlekedésüzemi szakot, majd az építőgépész szakot, egy évvel később pedig az anyagmozgatógépész ágazatot indította meg; a szakmérnök-képzés is bővült.

1967 -ben került sor a két egyetem egyesítésére, ekkor nyertük végleges nevünket:

Közlekedésmérnöki Kar

1969 -ben már mindeny száznyolcvan fős nappali és hatvan fős esti és levelező első évfolyam már az új

szekiosítás és az új tantervek szerint kezdte meg a tanulást.

Közlekedési Szak

Vasútközlekedési ágazat
Autóközlekedési ágazat

Járműgépész Szak

Autógépész ágazat
Vasútgépész ágazat

Építő-és anyagmozgatógépész

Építőgépész ágazat
Anyagmozgatógépész ágazat

-ben ismét bővült a kar profilja. Közlekedéstechnikai ágazat néven egyesült a közlekedési szak két ágazata; egy új ágazat, a közlekedési rendszertervező ágazat indult. Enyegében azóta a hallgatók a tanterv szerint kapják képzésüket. A következő években jelentős fejlődést jelentett a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet megalakulása. Sajnos az oktatás és kutatás feltételeinek csökkenését jelentette 1974-ben az udvari laborok nagy részét lebontották. Viszont hosszú idő után reménye van a karnek, hogy végleges elhelyezést nyer a budai oldalon. Az a feltétele az elkövetkező időszak kimagasló munkájának.

Köszönet

Dr. Orosz József dékánal, dr. Pásztor Endre dékánhelyettesel, Kis István adjunktussal, dr. Westsik György docenssel ültünk a dékán szobájában és a huszonöt-éves évfordulóról beszélgettünk. Mindannyian régóta tanítanak a közlekedési karon, sokmindent megélték ezalatt együtt: költözéseket és kinevezéseket, és ide-oda telepítéseket. De a legtöbbet mégis az jelenti, hogy meg a "hőskorból" is vannak emlékeik, azokból az időkől, amikor mindenki mindenkit ismert.

-Elmesélték már nekem, hogy Szolnokon az egyetem épületének egyik szárnya börtön volt. A kollektivisták viszont a Művésztelenen aktek. Hogy a sok költözés és hercehurca, meg a viszonylag kis létszám miatt a hallgatók, oktatók valóságos szinbiózisban éltek, hogy menzájuk sem volt rosszabb, mint a mostani. Történelmük tehát van. Épp ezért, most a jubileum kapcsán beszélgesztünk inkább a jelenről és a jövőről.

-Milyennek látják ma a közlekedés és ezen belül a kar szerepét a magyar iparban, gazdasági életünkben? Fontosabban fogalmazva - milyen sulya van a közlekedésnek a magyar ipar szerkezetében?
-A közlekedés szerkezete és ezzel együtt a kar szerkezete is, mint ahogy a történetéből is kiderült, átalakult. Egy e nagyobb jelentősége van az anyagmozgatóknak, az építés gépesítésnek, és a járműgépészetnek. Mi kétféle diplomát osztunk a hallgatóknak, gépész-és közlekedésmérnöki diplomát. Közöttük ebben nincs különbség, hogy mindannyian helyüket változtatató, közlekedő

Jubileumi beszélgetés

(Jövő Mérnöke 1976/24. számából)

gépekkel foglalkoznak. Mozgó gépekkel. A mi mérnökeink feladata a gépek kiválasztása, telepítése is-pályaudvarokon, nagyüzemekben, nagyipari volumenű építkezéseken. Különösen fontos az anyagmozgató gépesítés-elő munkát és rengeteg időt takaríthatunk meg vele, csökkenthetjük a termelési költségeket. Az anyagmozgató gépesítése az OMF kiemelt programjai közé tartozik, és hol vagyunk még a kivanatos, optimális színvonalról ezen a téren mennyi segéd munkát alkalmazunk még az üzemekben, akiknek nagy hányada anyagmozgatóval foglalkozik! A közlekedés átforja a gazdaság valamennyi területét. A személyszállításal, teherszállítással közvetlenül befolyásolja a gazdasági életet- tehát új értéket állít elő.

Ezenkívül kulturális, tudományos, honvedelmi és egészségügyi szempontból is jelentős. Az anyagmozgató a közlekedéshez közvetlenül kapcsolódik, egyre gyakrabban alkalmazunk konvejer rendszereket. A gyákben a termelékenység emelésének leghatékonyabb módszere a korszerű anyagmozgató.

És a legfontosabb: mi kellett tanulnunk a közlekedés különböző ágazatainak, rendszerében, sőt ember-gép rendszerben gondolkodni. Három tényező hívta életre a rendszertervező szakot: a számítástechnikai program, az üzemszervezés és a járműrendszerek problématikája: hogyan tudnak ezek egymáshoz viszonyítva működni?

Végül pár szó a legújabb szakorról: 1975-ben iskoláztunk be először ezen a karon a tengerészeti főiskolai ágazatra. 1976-ban pedig a folyamhajózási ágazatra /hajóska-pítányok/ és a gépüzemi ágazatra /hajógépészek/.

- 25 év nem túl sok idő. Vannak-e már a karnak híres emberei, nagy óreggel?

-Csanádi György / volt közlekedés-és postaügyi miniszter/ idején volt a legjobb a sorunk. Tőlünk került ki a MÁV vezetőgárdájának jelentős része, a Volán tröszt vezetői közül jópáran, az Országos Tervhivatal közlekedési főosztályának szakemberei, a MÁLV, az IKARUSZ, a GANZ-MÁVAG, a Magyar Hajó- és Darugyár funkcionáriusainak egy része.

S mivel az oktatók 1951-ben sem mind voltak fiatalok, közülük már jónéhányan köztisztviselőként, nyugalmazott országszerte ismert egyetemi tanárok: Silberdorf László a mechanikai gépelemek tanszék volt vezetője /nyugalmozott dékán/ dr. Rác Elemér egyetemi tanár /a gépészkari volt dékánja/, repülőgép specialista; dr. Rudnai Guidó, a könnyűszerkezetes repülőgépgyártás és javítás specialista; dr. Jurek Aurél egyetemi tanár az autómobilizmus neosztora, a magyar autóipar megteremtője; dr. Greschik Gyula az anyagmozgató és szállító gépek specialista.

Allami díjas professzorunk dr. Turányi István; többszörös dékán, a közlekedési szak dékánja, a közlekedési szakmérnökképzés megteremtője, jelenleg a Közlekedéstechnikai Intézet igazgatója; dr. Kádás Kálmán volt dékán, a gazdasági mérnök képzés megalapítója. Nem sorolunk tovább neveket, és nem beszélünk tehetséges fiatal szakembereinkről-ők meg a jövőben nyújtják képességeik legjavát.

Mi értelme ?

"Is tulajdonképpen mi az értelme ennek az egész KISZ-nek?"-tette fel az őszinte kérdést valaki Herman Józsefnek, az egyetemi KISZ-bizottság el. p. prop. titkáranak. Ő erre a kérdésre adott válaszával kezdte meg keddi délutáni előadását, amelyet KISZ-titkároknak, vezetőknek tartott a közösségről.

A KISZ-mozgalom tulajdonképpen nem más, mint a tágabban értelmezett tanulási folyamat egy része. Ennek a folyamatnak van alrendelve-követetett, vagy közvetlen módon-mindegyik olyan tevékenységünk, amelyet mi a "KISZ-munka" rosszhangzású kifejezéssel illetünk. Melyek a KISZ-munka. "Szaktantárgyai", melyeknek elsajátítása előbb vagy utóbb minden hallgatónak kötele-sége.

Az első a véleményalkotás, a pontos és objektív értékelés képességének megszerzése. E képességek hiányának létezen nyomon tanulmányunk, mikor társainkról, tanárainkról, tantárgysainkról, különféle eseményekről, jelenségekről váltunk szót egymással.

A második a döntés, a döntési folyamat, mely sokszor nagyon kényes dolgot, és utólagos vitákra ad okot. Gondoljunk meg, hétköznapjaink során milyen sokszor kerülünk olyan helyzetbe, hogy döntenünk kell saját, tankörünk, tanársaink, vagy tanársaink ügyében! Vajon ezekben a helyzetekben mindenki megfontoltan, körültekintően, felelősséggel dönt?

A harmadik bőségesen csiszolásra váró tudományunk a szervezés. Sokan nem ismerik, vagy ha ismerik is, egyáltalán nem alkalmazzák a szervezési folyamat igen-igen fontos összetevőit, melyek: a célkitűzés, tervezés, előkészítés, megvalósítás, ellenőrzés, értékelés. Ha egy-egy esemény, vagy folyamat megszervezésénél a felelősök ezeket a lépéseket következetesen végigjárják, igen komoly minőségi változás következne be mozgalmi munkánkban.

A három tényező-vagyis: a véleményalkotás, a döntés és a szervezés-szintvonal határozza meg döntően politikai munkánk hatékonyságát. I-

gen ám, de megint itt vagyunk ennél a bűvös gondolatkörnél, hogy pol.-i munka, pol.-i arculat, pol.-i tevékenység. Mit is jelent ez nekünk, KISZ-tagoknak, szorgos, hosszúrányult hétköznapjainkban? Nem egyebet, mint az alaptévékenységünkkel való komoly, céltudatos, felelősségteljes foglalkozás. Az alaptévékenység a tanulás, és a szakmánkkal, a hivatásunkkal kapcsolatos mindenféle ismeret, információ begyűjtése, értékelése, elemzése, tudatos felkészülés leendő életre-lyánkra. Ez a politizálás, ez a legfontosabb feladatunk, erre kell energiáinkat összpontosítani. Tehát tanulás és szakma! Az ezen kívüli tevéken-ségek a kultúra, a sport, vagy pl. a külpolitika terén szintén fontosak, de nem elsődlegesek!!

Viszskanyarodva a címhez: mi értelme? - szakmailag képzett, politikailag elkötelezett, döntéseiben felelősségteljes értelmiség kialakítása.

Gerő György 432.tk.

Kari Tanács

Szeretettel üdvözljük az új tanévben az elmult vizsgaidőszakban újjáalakult Kari Tanácsot. A KT karunkon olyan demokratikus szervezet, amelyben hallgatóink is képviseltetik magukat. Nagyon fontos egy egyetem, kar életében a hallgatói képviselet. A IX. KISZ kongresszus is foglalkozott ezzel a témával.

Nem pihenhetünk babérajainkon, annak sikerein, hogy kibarcoltuk részvételünket a KT-ben. Ki kel használna ezt a lehetőséget! Jelenleg hiányzik a megfelelő kontaktus a kari tanácsi hallgatói képviselőktől és a többi hallgatók között. Inkább a visszacsatolásba vennék problémák. Hallgatóink a képviselőktől későn, vagy egyáltalán nem értesülnek a KT ülésen felmerült kérdésekről. Ez a probléma adódhat abból is, hogy sokan nem is tudják, kik a KT hallgatói képviselői. Ezért szükségesnek tartjuk a nevüket közölni a KÖZHÍR-ben.

Szőke Dezső II. évf.
Mile Károly III. évf.
Kárpáti Rudolf IV. évf.
Kisdeák Lajos V. évf.
Szabó Kristóf/hajós/
Németh László ker. KISZ-titkár.
A KT nyáron már két ülést tartott. Az első, alakuló ülésén megválasztotta a meghívott tagokat, és a KT elnökségét.
Az elnökség tagjai:
Dr. Orosz József dékán
Dr. Lévai Zoltán kari párttitkár
Dr. Frezenszky József szaksz. titkár
Németh László KISZ-titkár

Dr. Illosvay Lajos, Dr. Simonyi Alfréd,
Dr. Pásztor Andor, dékánhelyettesek
Agg Géza, Dr. Horváth Karoly
Dr. Szeben Ene
Dr. Zsáry Árpád a KT titkára.
A megalkult KT.-nek és a megválasztott elnökségnek további jó és eredményes munkát kívánunk.

szerkesztőség

Az első ülés

Június 10.-én tartotta a KT alakulóülését. Zen az ülésen más napirendi pontok is szóba jöttek. Tervezték a kar karutánári tervét, Dr. Szombathy Imil docens elterjesztette a vizsgáló bizottság jelentését a Gépipari Technológia Tanszék munkájáról. Néhány fontosabb tény a jelentésből: A tanszéken az oktatás szervezettebbé például, az első adások színvonalát az utóbbi években jelentősen javult. A laboratóriumi foglalkozások anyaga jól illeszkedik az előadásokhoz. Jól megoldják a laboratóriumi foglalkozások levezetését a nagyfokú laboratóriumi hiány ellenére is. A jegyzetellátottság megfelelő. A tanszék nevelési terve a kari követelményeknek megfelelő. Az első ülésen tevényték a kar új tantervi irányelveiről szóló beszámoló, de ez elmaradt, mert a minisztérium még nem hagyta jóvá. Reméljük a közeljövőben ismét napirendre kerül a kérdés KT ülésen. Július 1.-én ült össze a KT elnökség-

ge. Itt megvizsgálták a jubileumi ünnepség szervezésének akkori állását,

és ami még fontos mindannyiunk számára: javaslatot tettek a miniszteri úmirel a Népköztársasági Ösztöndíjas hallgatókra. A következő hallgatókat javasolták:

- | | |
|---------------------|-----------------|
| 1. Halmai Gábor | 436.tk. |
| 2. Kisdeák Lajos | 523.tk. |
| 3. Kovács János | 522.tk. |
| 4. Kutasi Ferenc | 533.tk. |
| 5. Papp György | 431.tk. |
| 6. Nyolcas Mihály | 346.tk. |
| 7. Fajos Tibor | 456.tk. |
| 8. Horváth András | 455.tk. |
| 9. Majoros Oszkár | III. éves hajós |
| 10. Nagy Tamás | 434.tk. |
| 11. Nardai László | 454.tk. |
| 12. Vaszkó István | 523.tk. |
| 13. Mezős István | 526.tk. |
| 14. Kanizsei Zoltán | 343.tk. |
| 15. Molnár István | 454.tk. |

G. atulálunk!! További sikereket a tanulásban, s majdan a munkában, mint mérnökök!

Szerkesztőség

Köszönet

IX. 13-án és 14-én lelkes társaság gyűlt össze a LK-ban. Kezük munkája nyomán épült-szépült a helyiség, s vált alkalmassá arra, hogy már az első héten kinyissa kapuját a penteki klub. Ezuton fejezzük ki köszönetünket:

- | | |
|------------------------|-----|
| IX. 13.: Dóme István | 346 |
| Burján Rezső | 346 |
| Nyolcas Mihály | 3 |
| Nyolcas Mihály | 346 |
| Majros János | 346 |
| Hajdu László | 346 |
| Nyitrai Pál | 345 |
| Fytrás Gyula | 345 |
| Józsa Natália | 253 |
| IX. 14.: Kántor Miklós | 346 |
| Mérei Gábor | 254 |
| Hoffmann Péter | 254 |

